



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-15042021-226622
CG-MH-E-15042021-226622

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 164]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 12, 2021/चैत्र 22, 1943

No. 164]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 12, 2021/CHAITRA 22, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 24 मार्च, 2021

सं.टीएएमपी/16/2021-डीपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतत् द्वारा, दीनदयाल पत्तन न्यास में पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन (पीसीपी) पद्धति के तहत निर्माण, संचालन, और अंतरण (बीओटी) के आधार पर टूना-टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के विकास के संदर्भ में संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं.टीएएमपी/16/2021- डीपीटी

दीनदयाल पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मार्च 2021 के 16वें दिन पारित)

यह मामला, दीनदयाल पत्तन पर संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के तहत सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के तहत बिल्ड, ऑपरेट और ट्रांसफर (बीओटी) आधार पर टूना-टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए संदर्भ शुल्क निर्धारण हेतु दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

1.2. तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस), ने 09 और 12 सितंबर 2013 को, 'महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत दिनांक 31 जुलाई 2013 के अपने पत्र सं. पीआर-14149/16/2012-पीजी माध्यम से 'महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देश', 2013 जारी किए। कथित दिशानिर्देश राजपत्र में भारत के राजपत्र में 30 सितंबर 2013 को राजपत्र संख्या 254 पर अधिसूचित किए गए थे और 9 सितंबर 2013 से प्रभावी हो गए और पांच साल के लिए वैध थे। उक्त दिशानिर्देशों को इनकी वैधता समाप्ति के बाद समय-समय पर एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा बढ़ाया गया है और एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा उक्त दिशानिर्देशों की पिछली बार बढ़ाई गई वैधता 8 मार्च 2021 तक है। इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों की 8 मार्च 2021 तक वैधता को बढ़ाने वाला आदेश, राजपत्र सं. 373 दिनांक 24 सितंबर 2020 को अधिसूचित किया गया है। इसके बाद, एमओपीएसडब्ल्यू ने अपने ईमेल दिनांक 01 मार्च 2021 के तहत उक्त दिशानिर्देश की वैधता को, छह महीने की एक और अवधि के लिए अर्थात् 08 सितंबर 2021 तक या अगले आदेश तक जो भी पहले हो, बढ़ाने के लिए सक्षम प्राधिकारी की, मंजूरी दी।

2.1. 2013 के उक्त संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में डीपीटी ने अपने पत्र सं.ईजी/डब्ल्यूके/4870/टीएमपी/सीटी/प्रशुल्क दिनांक 04 मार्च 2021 को अपना प्रस्ताव दायर किया है। डीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में किए गए मुख्य उल्लेख इस प्रकार हैं:

- (i). समुद्र के तटीय (हैंटरलैंड) व्यापार के लिए डीपीटी पर निर्भर और वर्तमान में डीपीटी की मौजूदा सुविधाओं पर ट्रैफिक की भीड़ और कंटेनर बाजार के विकास में घुसने के लिए कांडला को बेहतर बुनियादी ढांचे और अत्याधुनिक विश्वस्तरीय कंटेनर सुविधा की जरूरत है।
- (ii). कांडला कंटेनर बर्थ के प्रमुख निष्पादन संकेतक (केपीआई) से पता चलता है कि इसमें 1.5-2 दिनों का टर्नअराउंड समय, उच्च(अधिक) है जबकि अधिकांश कंटेनर टर्मिनलों में यह 0.5 -1 दिन है। डीपीटी को आधुनिक, अच्छी तरह से सुसज्जित और एक गहरे ड्राफ्ट कंटेनर टर्मिनल की आवश्यकता होती है। वर्तमान पत्तन से दूर एक अलग टर्मिनल कंटेनर कार्गो आवाजाही के बेहतर निष्पादन में मदद करेगा। कांडला क्रीक में भीड़ में भी कमी आएगी।
- (iii). कंटेनर कार्गो में भावी विकास के लिए, डीपीटी ने बिल्ड, ऑपरेट और ट्रांसफर (बीओटी) आधार पर पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन (पीपीपी) पद्धति के माध्यम से कांडला में कांडला क्रीक के बाहर टूना-टेकरा पर कंटेनर टर्मिनल का विकास करने का फैसला किया है। [डीपीटी ने परियोजना की रूपरेखा संलग्न की है।]
- (iv). टीएमपी दिशानिर्देश, 2008 के अनुसार प्रस्तावित सुविधा/योजना, मूल्यांकन किए गए 2.19 मिलियन टीईयू की इष्टतम क्षमता सहित 6000 टीईयू तक के पोतों के प्रहस्तन के लिए है।
- (v). परियोजना की कुल अनुमानित लागत 4698.26 करोड़ रुपये है। रियायतकारी प्राधिकरण को प्रस्तावित परियोजना के पहुंच-चैनल में पूंजी और रखरखाव ड्रेजिंग कार्य कारवाना होगा। एप्रोच पर पूंजी और रखरखाव ड्रेजिंग, बर्थ पॉकेट और टर्निंग सर्कल कंसेशनियर का दायित्व होगा।
- (vi). व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार, कुल बैकअप क्षेत्र 54.20 हेक्टेयर की आवश्यकता है जिसमें गेट क्षेत्र, रेल यार्ड क्षेत्र और व्यवस्थापक क्षेत्र के साथ 33.43 हेक्टेयर के कंटेनर स्टैक यार्ड शामिल हैं।

- (vii). टर्मिनल की इष्टतम क्षमता अधिकतम क्षमता के 70% के रूप में गणित की गई है। टर्मिनल की इष्टतम क्षमता, इष्टतम क्वे क्षमता और इष्टतम स्टैक-यार्ड क्षमता का निम्नतर मान है।
- (viii). प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन 2.19 मिलियन टीईयू किया गया जो क्वे क्षमता 2.19 मिलियन टीईयू निम्नतर स्तर और यार्ड क्षमता 2.20 मिलियन टीईयू इष्टतम स्तर की है।
- (xi). डीपीटी पर टूना-टेकरा में मेगा कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क) की अधिसूचना के लिए कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के प्रस्ताव से संबंधित आदेश सं. टीएएमपी/43/2013/केपीटी दिनांक 04 अक्टूबर 2013 के तहत राजपत्र सं. 275 दिनांक 21 अक्टूबर 2013 के अंतर्गत अधिसूचित और इसके बाद के संशोधन आदेश के तहत डीपीटी के लिए प्रशुल्क अनुमोदित कर दिया गया है।
इसलिए, महापत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देश 2013 के अनुसार इस प्रस्तावित परियोजना के लिए, प्राधिकरण के 2008 के दिशानिर्देशों अनुरूप है उक्त संदर्भ प्रशुल्क को कंटेनर टर्मिनल के लिए स्वीकार कर लिया गया है।
- (xii). पूर्वोक्त अधिसूचना में स्वीकृत प्रशुल्क को अर्थात् 1 जनवरी 2013 को आधारभूत डब्ल्यूपीआई के साथ अनुमोदित प्रशुल्क के लिए मार्च 2021 तक प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत वृद्धि के साथ, 13.73% बढ़ा दिया गया है।
- (xiii). डीपीटी ने, वर्ष 2014-15 से 2020-21 के लिए लागू इंडेक्सेशन फैक्टर को लागू करने के बाद प्रस्तावित दरमान प्रस्तुत किए जो जनवरी 2013 को अपनाए गए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क के आधार वर्ष के अनुसार, कुल 13.73% है।
- (xiv). डीपीटी ने टूना-टेकरा में अपने प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क ऑर्डर के लिए निष्पादन मानक प्रस्तावित किए हैं, जो नीचे दिए गए प्रशुल्क आदेश दिनांक 04 अक्टूबर 2013 के अनुरूप हैं:

क्रम सं.	पैरामीटर	निष्पादन मानक
1.	बर्थ पर सकल निष्पादन (ग्रॉस बर्थ आउटपुट)	25 चाल / क्रेन / घंटा
2.	कंटेनरों के लिए ट्रांजिट स्टोरेज डबल टाइम	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3.	रसीद / वितरण ऑपरेशन के लिए टर्नअराउंड समय	
	कंटेनर के लिए ट्रेलर (एकल संचलन)	2 घंटे
	कंटेनर के लिए ट्रेलर (दोहरा संचलन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (एकल संचलन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (दोहरा संचलन)	12 घंटे

2.2 इसके बाद, डीपीटी ने अपने दिनांक 05 मार्च 2021 ईमेल के तहत, जिसमें 19 फरवरी 2021 को बोर्ड रिज़ॉल्यूशन की एक प्रति प्रस्तुत की गई, बोर्ड ने, अन्य बातों के साथ, डीपीटी के अध्यक्ष को (क) मसौदा अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन और उसे अंतिम अनुमोदन के लिए प्राधिकरण/समुचित प्राधिकारी को प्रेषित करने और (ख) टूना-टेकरा में प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के मामले में प्राधिकरण/समुचित प्राधिकारी द्वारा प्रशुल्क प्रस्ताव पर पूछताछ प्रश्नों के स्पष्टीकरण / आपत्तियों पर स्पष्टीकरण का अनुमोदन करने के लिए अधिकृत किया गया है।

2.3. डीपीटी, 10 मार्च 2021 के अपने ईमेल के माध्यम से पुष्टि की है कि अपनाया गया प्रशुल्क ऑर्डर सं. टीएएमपी/43/2013-केपीटी दिनांक 04 अक्टूबर 2013 का संदर्भ शुल्क टूना-टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए प्रस्तावित परियोजना का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता है।

3.1. 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में कहा गया है कि उस कमोडिटी के लिए संदर्भ प्रशुल्क, संबंधित महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत निर्धारित किया गया उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि उस महापत्तन न्यास में उस कमोडिटी के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है या संबंधित प्रमुख पत्तन न्यास में किसी विशेष कमोडिटी के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क, विकसित की जाने वाली प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है, तो संबंधित महापत्तन न्यास, किसी भी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित किसी भी अन्य प्रशुल्क का, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत टीएएमपी को प्रस्ताव कर सकता है जो उस वस्तु के लिए पर्याप्त और पर्याप्त-औचित्य प्रदान करते हुए लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो।

3.2. विषयगत विशेष परियोजना के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के तहत संदर्भ प्रशुल्क को अधिसूचित करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने समय, प्रति वर्ष डब्ल्यूपीआई के 60% की सीमा तक बढ़ाया जाएगा, जैसा कि टीएएमपी के आदेश में प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के तहत निर्धारित प्रशुल्क को निर्धारित वर्ष के 1 जनवरी और बाद के प्रासंगिक वर्ष की पहली जनवरी के बीच की अवधि के लिए संबंधित प्रशुल्क निर्धारित किया गया है।

3.3. इसके अलावा 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में इस प्राधिकरण द्वारा निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा की जाती है।

4.1. डीपीटी ने 04 अक्टूबर 2013 के आदेश संख्या.टीएएमपी/43/2013-केपीटी दिनांक 04 अक्टूबर 2013 के द्वारा पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि अपनाया गया प्रशुल्क अपने प्रस्तावित परियोजना का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता है।

4.2. डीपीटी ने अपने प्रोजेक्ट के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए, तदनुसार, वर्ष 2014-15 से 2020-21 तक के लिए जनवरी 2013 को आधार वर्ष मानकर इंडेक्सेशन फैक्टर लागू करते हुए संदर्भ प्रशुल्क के लिए कुल 13.73% लागू किया है और प्रस्तावित निष्पादन मानकों के साथ अनुमोदन के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

5. चूंकि डीपीटी का प्रस्ताव टूना-टेकरा में अपने ही मेगा कंटेनर टर्मिनल के विकास की परियोजना के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क अपनाने से संबंधित मामला है, जिसमें डीपीटी के लिए पिछले 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत डीपीटी आदेश दिनांक 04 अक्टूबर 2013 के तहत स्वीकृत को अपनाने की बात की गई है, जो जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अप्रेंट प्रशुल्क पर आधारित था जिसमें हितधारकों के साथ परामर्श किया गया था और यह मानते हुए कि 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संदर्भ शुल्क और निष्पादन मानकों को 15 दिनों के भीतर तय करने की अपेक्षा की जाती है, अनुकरण के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के अन्य मामलों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप कथित प्रस्ताव पर परामर्श नहीं किया गया है।

6. एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित बिंदु उजागर होते हैं:

- (i). दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) का प्रस्ताव, डीपीटी पर पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन (पीपीपी) मोड के तहत टूना-टेकरा में बिल्ड, ऑपरेट, ट्रांसफर (बीओटी) आधार पर कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए है।

(ii). डीपीटी ने डीपीटी के तहत पीपीपी पद्धति के तहत बीओटी आधार पर डीपीटी में टूना-टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क की मंजूरी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं.टीएएमपी/43/2013-केपीटी दिनांक 04 अक्टूबर 2013 को डीपीटी पर टूना-टेकरा में अपने मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए पत्तन पर लागू सूचकांक कारक को लागू करने के बाद अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क को अपनाते हुए एक प्रस्ताव दायर किया है।

(iii). 2013 की संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, पत्तन के पास इस प्राधिकरण द्वारा 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत संबंधित महापत्तन न्यास में उस कमोडिटी/सेवा के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उच्चतम अप्रेंट प्रशुल्क को अपनाने का विकल्प है।

यदि संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है या संबंधित प्रमुख पत्तन न्यास में निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क को विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है, तो पत्तन के पास किसी अन्य महापत्तन न्यास में इस प्राधिकरण द्वारा इस परियोजना में परिकल्पित वस्तु/सेवा का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करने वाले निर्धारित किए गए उच्चतम अप्रेंट प्रशुल्क को, विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देने के बाद अपनाने का विकल्प है।

वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए, पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा अपने स्वयं के पत्तन में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत ऑर्डर दिनांक 4 अक्टूबर 2013 के तहत अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव दिया है, जो 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत जेएनपीटी पर आदेश संख्या टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी दिनांक 25 फरवरी 2009 के तहत कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित स्वीकृत अप्रेंट प्रशुल्क को अपनाने पर आधारित था।

डीपीटी ने पुष्टि की है कि दिनांक 4 अक्टूबर 2013 के आदेश सं. टीएएमपी/43/2013-केपीटी का अपनाया गया संदर्भ प्रशुल्क टूना-टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए प्रस्तावित परियोजना का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता है।

जैसा ऊपर पैरा 2.2 में उल्लेख किया गया है, प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के मामले में डीपीटी बोर्ड के 19 फरवरी 2021 के संकल्प में साथ साथ, अध्यक्ष, डीपीटी को ड्राफ्ट अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन, प्राधिकरण द्वारा पूछताछ/आपत्ति के स्पष्टीकरण देने के लिए अधिकृत किया गया है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और मानते हुए कि अनुमोदित प्रशुल्क, इस प्राधिकरण के आदेश क्रमांक टीएएमपी/43/2013-केपीटी दिनांक 04 अक्टूबर 2013 के आधार पर अनुमोदित है, जो जेएनपीटी आदेश दिनांक 25 फरवरी 2009 के उपरिलिखित 2008 के दिशानिर्देशों के मानदंडों और सिद्धांतों के अनुपालन में है और डीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2013 में उल्लेखित शर्तों के अनुरूप सूचकांकन के बाद उक्त डीपीटी आदेश में अधिसूचित दरों को अपनाने के लिए है, और डीपीटी की पुष्टि के आधार पर कि अनुकरण किया गया प्रशुल्क आदेश प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व करता है, यह प्राधिकरण को डीपीटी में टूना-टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए डीपीटी के प्रस्ताव को मंजूरी देने का इच्छुक है।

(iv) इस प्राधिकरण द्वारा कंटेनर टर्मिनल के लिए आदेश संख्या टीएएमपी/43/ 2013-केपीटी दिनांक 04 अक्टूबर 2013 के तहत अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किया गया है कि अधिकतम स्तरीय प्रशुल्क सीमा, 01 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच मुद्रास्फीति के अनुसार, थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के केवल 60 प्रतिशत तक ही सूचकांकित की जाएगी।

चूंकि डीपीटी ऑर्डर दिनांक 04 अक्टूबर 2013 में सूचकांकन के लिए डब्ल्यूपीआई का आधार वर्ष 1 जनवरी 2013 के रूप में निर्धारित किया गया है, डीपीटी ने 2014-15 से 2020-21 तक के वर्षों के

लिए अनुक्रमित दर को क्रमशः 3.78%, 2.29%, शून्य, 1.20%, 2.07%, 2.56 % और 1.13% पर संचयी रूप से लागू करने के बाद कुल 13.73% का प्रस्ताव किया है। इस प्राधिकरण द्वारा आधार वर्ष जनवरी 2013 के साथ अनुमोदित दरों पर लागू इंडेक्सेशन लागू करने के बाद डीपीटी द्वारा प्रस्तावित अनुक्रमित दर सही पाई गई है और प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 के अनुरूप है। इसलिए, डीपीटी द्वारा प्रस्तावित अनुक्रमित दर संदर्भ प्रशुल्क के रूप में अनुमोदित की जाती है।

- (v). डीपीटी द्वारा भावी अवधि के लिए संदर्भ प्रशुल्क के सूचकांक को नियंत्रित करने के लिए प्रस्तावित नोट 1 जनवरी 2021 के संदर्भ में है। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क को वर्ष 2021 में अधिसूचित किया जाना है और 1 जनवरी 2020 को घोषित किए गए इंडेक्सेशन फैक्टर को अनुक्रमित करते समय लिया गया है, इसलिए भावी अवधि के लिए सूचकांकन 1 जनवरी 2021 के संदर्भ में होगा। इसलिए, डीपीटी द्वारा प्रस्तावित सामान्य नोट को मंजूरी दी गई है।
- (vi). (क). डीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा डीपीटी आदेश दिनांक 04 अक्टूबर 2013 के तहत अनुमोदित क्लॉज़ को 05 दिसंबर 2013 के शुद्धिपत्र के अंतर्गत मंजूरी दे दी है, जो 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रशुल्क में निष्पादन संबंधी सूचकांक से संबंधित क्लॉज़ के समावेश और दिनांक 09 अक्टूबर 2014 के उप-शीर्षकों में चूक/ सुधार से संबद्ध शुद्धिपत्र से संबंधित है। प्रस्तावित एसओआर में शामिल उक्त संशोधन सही पाए गए हैं।
- (ख). डीपीटी ने प्रति दिन की परिभाषा को "प्रति दिन का अभिप्राय प्रति कैलेंडर दिवस जब तक अन्यथा उल्लेखित न किया गया हो" के रूप में शामिल करने का प्रस्ताव दिया है। इसके अलावा, डीपीटी ने "टीईयू" की परिभाषा को "टीईयू का मतलब बीस फुट समकक्ष इकाई (टीईयू)" के रूप में शामिल करने का प्रस्ताव दिया है। चूंकि प्रस्तावित परिभाषाएं स्पष्टता देने और अस्पष्टता से बचने के लिए हैं, अतः पत्तन द्वारा यथावत प्रस्तावित रूप में निर्धारित की जाती हैं।
- (ग). डीपीटी ने, रियायती तटीय क्षेत्रों में पोत संबंधी प्रभारों के लिए पोत वर्गीकरण प्रणाली और रियायती दर पर पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) के लिए मापदंड से संबंधित डीपीटी द्वारा प्रस्तावित सामान्य सशर्तताओं को शामिल किया है, जो इस सभी प्रमुख बंदरगाहों और बीओटी ऑपरेटरों के लिए प्राधिकरण द्वारा पारित सामान्य अनुकरणीय आदेश क्रमांक संख्या 53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 और दिनांक 10 जून 2016 के संशोधित आदेश के अनुरूप पाए गए हैं। ऐसी स्थिति में, डीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित सामान्य सशर्तताएं अनुमोदित की जाती हैं।
- (vii). 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में इस प्राधिकरण को निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क को निर्धारित करने की अपेक्षा की जाती है। कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक 04 अक्टूबर 2013 के डीपीटी ऑर्डर में अनुमोदित निष्पादन मानकों के अनुरूप हैं। टूना-टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक इसलिए अनुमोदित किए जाते हैं।
- (viii). यदि रिकार्ड के अनुसार या किसी अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से कोई त्रुटि दिखाई देती है, तो डीपीटी भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर, बोली प्रक्रिया पूरी होने से पहले, परियोजना की निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए पर्याप्त औचित्य / तर्क देते हुए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।

7.1. उपर्युक्त के अध्यक्षीन, पत्तन द्वारा द्वारा डीपीटी में टूना-टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और निष्पादन मानक यथा-प्रस्तावित रूप में क्रमशः **अनुलग्नक-I** और **अनुलग्नक - II** के तौर पर संलग्न हैं।

7.2. परिणामतः, और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, डीपीटी में टूना-टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए, प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को अनुमोदित किया जाता है और निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित किया जाता है, जो क्रमशः **अनुलग्नक - I** और **अनुलग्नक - II** के रूप में संलग्न हैं।

7.3. पीपीपी परियोजनाओं के मामले में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों का बोली दस्तावेज में और बाद में संबंध में रियायत समझौते में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में डीपीटी को, संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज में और बाद में रियायत समझौते में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

8.1. प्रशुल्क को, वाणिज्यिक संचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, उस वर्ष के लिए प्रासंगिक अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जो कि अधिकतम सीमा स्तरीय होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क को प्रत्येक वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में उल्लेखित अनुक्रमण के आधार पर स्वचालित रूप से संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

हालांकि, पीपीपी ऑपरेटर, आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर और अधिक निष्पादन मानकों ("निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") सहित एक प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क के 15% से ऊपर और अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क निम्नलिखित वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

8.2. परियोजना के रियायत समझौते के तहत नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण पत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा, जिसमें ऑपरेशन के पहले वर्ष में रियायत समझौते में किए गए उल्लेखानुसार पिछले 12 महीनों में निष्पादन या संचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसा भी मामला हो, मानकों की उपलब्धि को दर्शाया जाएगा।

8.3. यह प्राधिकरण प्रस्ताव प्राप्त होने के बाद, प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में उल्लिखित निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर डीपीटी के विचार मांगेगा।

8.4. ऑपरेटर पिछले 12 महीनों में रियायत समझौते में शामिल किए गए निष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और ऑपरेटर केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क का हकदार होगा।

8.5. डीपीटी की टिप्पणियों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होगा कि रियायत करार में शामिल निष्पादन मानकों को पूरा कर लिया गया है, तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने के लिए 15 मार्च तक के निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क को अधिसूचित करेगा।

8.6. निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण ऑपरेटर द्वारा निष्पादन मानकों और इसके अनुपालन पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण, ऑपरेटर द्वारा निष्पादन मानकों की उपलब्धि या अन्यथा के आधार पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति पर निर्णय करेगा। अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में संलग्न परिशिष्ट में दिखाए गए चित्रण का अनुसरण करेगा।

8.7. संचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी ऑपरेटर से निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रमाणित रूप में पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानकों की उपलब्धि के अध्यक्षीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वचालित रूप से अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी ऑपरेटर, तीसरे वर्ष से निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर

से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होने के लिए 20 मार्च तक सूचित करेगा।

8.8. इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए गए निष्पादन मानकों के पीपीपी ऑपरेटर द्वारा पूरे न किए जाने के संबंध में किसी भी उपयोगकर्ता को कोई शिकायत होने की स्थिति में, वह इस प्राधिकरण को एक प्रतिवेदन दे सकता है, जिसकी डीपीटी उसके बाद, प्रतिनिधित्व में एक जांच करेगा और अपना निष्कर्ष (निर्णय) देगा। डीपीटी, संबंधित रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

8.9. संबंधित प्रचालक, रियायत-करार पर हस्ताक्षर होने के 15 दिन के अंदर रियायत-करार की एक प्रति इस प्राधिकरण को भेजेगा जो इसकी वेबसाइट पर अपलोड की जाएगी।

8.10. पीपीपी ऑपरेटर, इस प्राधिकरण को कार्गो ट्रैफिक, शिप बर्थ डे आउटपुट, पोतों के औसत टर्नअराउंड समय, औसत प्री-बर्थिंग वेटिंग समय के साथ-साथ प्रत्येक बर्थ के लिए प्राप्त प्रशुल्क की तिमाही रि पत्तन देगा। पीपीपी ऑपरेटर द्वारा त्रैमासिक रि पत्तन प्रत्येक तिमाही समाप्त होने के बाद एक महीने के भीतर प्रस्तुत की जाएगी। इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर मांगी गई कोई अन्य जानकारी भी देनी होगी।

8.11. यह प्राधिकरण पीपीपी ऑपरेटर से प्राप्त ऐसी सभी जानकारी अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। हालाँकि, यह प्राधिकरण किसी भी पीपीपी ऑपरेटर से प्राप्त किसी भी विशिष्ट डाटा/सूचना को प्रकाशित न करने के अनुरोध पर विचार करेगा कि वह कुछ ऐसे आंकड़ों / सूचनाओं को प्रकाशित न करे, जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हो सकते हों। इस तरह के अनुरोधों को डेटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और प्रकाशन से उनके राजस्व/संचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के विवरण के साथ प्रस्तुत किए जाने चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./28/2021-22]

अनुलग्नक - I

दीनदयाल पत्तन न्यास

दूना-टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय 1 – परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1. परिभाषाएं – सामान्य

- (i). **'तटीय पोत'** का अभिप्रायः भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच विशेष रूप से व्यापार में नियोजित सक्षम प्राधिकारी/महानिदेशक, पोत परिवहन द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाले पोत से है।
- (ii). **'विदेशगामी पोत'** का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). **'एफ सी एल'** का अभिप्राय है- पूर्ण कंटेनर भार।
- (iv). **'एलसीएल'** का अभिप्राय है पूर्ण कंटेनर भार से न्यून-भार (एक से अधिक आयातकों/निर्यातकों से संबंधित कार्गो) वाला कंटेनर।
- (v). **'जोखिमपूर्ण कंटेनर'** का अर्थ है अन्तर-राष्ट्रीय मरीन टाइम्स आर्गनाइजेशन) आईएमओ (द्वारा यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (vi). **'आयात कंटेनर'** का अभिप्राय पोत पर से उतारे गए, कंटेनर यार्ड में रखे गए और सड़क-मार्ग या रेल मार्ग द्वारा प्रेषित कंटेनर से है।
- (vii). **'निर्यात कंटेनर'** सड़क-मार्ग या रेल मार्ग द्वारा प्राप्त, कंटेनर यार्ड में रखे गए और निधारित पोत पर लादे गए कंटेनर से है।
- (viii). **'पोत क्षेत्र'** का अभिप्राय पत्तन के सीमा शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र / पत्तन संचालित क्षेत्र से है।
- (ix). **'सामान्य कंटेनर'** का अभिप्राय सामान्य किस्म के कंटेनर से है जो इसके बाद उल्लेखित किसी विशिष्ट श्रेणी में नहीं आते हैं।

- (x). 'प्रशीतक कंटेनर' अर्थात् खराब हो जाने वाले सामान की दुलाई के लिए बांछित तापमान बनाए रखने हेतु बिजली आपूर्ति के प्रावधानों सहित प्रशीतित कंटेनर।
- (xi). 'ट्रांसशिपमेंट कंटेनर' का अभिप्राय पोत से उतारे गये, कंटेनर यार्ड में रखे गये और अन्य पोत के माध्यम से परिवहित कंटेनर से है।
- (xii). 'जोखिमपूर्ण कंटेनर' का अर्थ है अन्तर-राष्ट्रीय मरीन टाइम् आर्गनाइजेशन (आईएमओ) द्वारा यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (xiii). 'अति आयामी कंटेनर' अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वहन करने वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष उपकरणों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। इनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, भी शामिल हैं।
- (xiv). 'शट आउट कंटेनर' का अभिप्राय है कि ऐसा कंटेनर जो एक विशेष पोत पर निर्यात के लिए (वेसल आईडेंटिफिकेशन एडवाइस नंबर अर्थात् वीआईएन के साथ) पत्तन में प्रवेश करता है परंतु किन्हीं कारणों से, जो भी हों, उस पोत पर लदान नहीं होता है, तो उसे शट-आउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xv). 'नगर को वापस कंटेनर' का अभिप्राय निर्यात हेतु सीएफएस में प्रवेश करने वाला कंटेनर परंतु किन्हीं कारणों से निर्यात योग्य न होने के कारण नगर को वापस प्रेषित कंटेनर।
- (xvi). 'वीआईएन' का अर्थ है 'वेसल आईडेंटिफिकेशन एडवाइस नंबर'।
- (xvii). 'प्रति दिन' का अर्थ है कैलेंडर दिवस जब तक कि अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।
- (xviii). 'टीड्यू' का अर्थ होगा- 20 फुट के समतुल्य इकाई(टीईयू)

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधी प्रभार लगाने के लिए सीमा शुल्क या पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा 'तटीय' या 'विदेशगामी' के तौर पर अपने प्रमाणीकरण के साथ पोत की स्थिति, उसके वर्गीकरण के लिए निर्णयकारी घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति या इसकी मूल उत्पत्ति, इस प्रयोजन के लिए किसी भी प्रकार से प्रासंगिक नहीं होगी।

(ii). पोत संबंधी शुल्क (बीआरसी) लगाने के लिए पोत की वर्गीकरण प्रणाली

- (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन कर सकता है। ऐसा पोत जो तटीय चलन में परिवर्तन करता है उसे भारतीय पत्तन पर प्रथम बार पहुंचने पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, आगे भारतीय तट पर संचलन करते समय तक, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत, पोत-परिवहन महानिदेशक द्वारा निश्चित अवधि के लिए जारी लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन में परिवर्तन कर सकता है।

(iii). रियायती तटीय-दर और विदेशी-दर पर पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) के मापदंड:

- (क). परिवर्तन संबंधी ऐसे मामलों में पोत पर तटीय सामान का लदान आरंभ होते ही लदान-पत्तन द्वारा तटीय दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
- (ख). परिवर्तन के ऐसे मामलों में भारतीय पत्तन की अंतिम पुकार पर प्रचलन कार्य पूरा होने के समय तक ही तटीय दरें प्रभार्य रहेंगी। उसके तुरंत पश्चात डिस्चार्ज पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
- (ग). पोत-परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय लाइसेंस धारक पूर्णतः समर्पित भारतीय तटीय पोत को, तटीय दरों के लिए किसी अन्य दस्तावेज प्रस्तुत करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(iv). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों(सीआरसी) के मापदंड

- (क). "विश्वव्यापी एवं तटीय" प्रचालन के लिए सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी पोत द्वारा प्रहस्तन प्रभारों(एचसी) हेतु तटीय दरें लागू की जानी चाहिए अर्थात् सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर पोत से तट तक और क्वे से/तक भंडारण यार्ड से/तक स्थानान्तरण के लिए, वार्फेज सहित, तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू होंगी :
- (i). तटीय चलन में परिवर्तित और किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाले पोत।

- (ii). तटीय चलन में परिवर्तित नहीं* परंतु किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ले लाने वाले पोत।
- *केंद्रीय सीमा कर और शुल्क परिपत्र सं.15/2002-सी.शु. दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारत में भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन दस्तावेज के एक पत्तन से दूसरे पत्तन को तटीय कार्गो का लाना/ले-जाना अनुमत्त है।
- (ख). परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी निश्चित अवधि के लिए लाइसेंस या यात्रा के लिए अधिकार पत्र तथा सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किसी विदेशी ध्वजधारी पोत के अन्य भारतीय पत्तन पर गमन के लिए भारतीय पत्तन पर लादे गए तटीय कार्गो/कंटेनर पर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर प्रभार्य होगी।
- (v). पोत संबंधी प्रभार पोत के मालिकों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभारित किए जाएंगे।
- (vi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया शुल्क अन्य पोतों के प्रासंगिक प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख). सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधी शुल्क, सामान्य कंटेनरों संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ग). कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामले में यह रियायत संयोजी दर पर लागू होगी। जहां मदवार प्रभार लगाए जाते हैं यह रियायत पोत-तट स्थानांतरण, और क्वे से/को भंडारण यार्ड को/ से तक और कार्गो एवं कंटेनरों पर घाट-भाड़ा के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर लागू होगी।
- (घ). इस रियायत के लिए एक विदेशी पत्तन से कंटेनर जो बाद में भारतीय एक भारतीय पोर्ट "बी" के लिए स्थानांतरण हेतु पोर्ट "ए" पर पहुंचता है, इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायत शुल्क लगाया जाएगा। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति वाले पोतों द्वारा भारतीय बंदरगाहों से/तक कार्गो वहन करने के लिए रियायत का पात्र होगा।
- (ङ). तटीय कार्गो/पोतों संबंधी प्रभार भारतीय मुद्रा में होंगे और भारतीय रुपये के रूप में वसूल किए जाएंगे।
- (vii). **विलंबित भुगतान/वापसियों पर ब्याज:**
- (क). उपयोगकर्ता इन दरमानों की दरों के तहत विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्राईम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। यह दंडात्मक ब्याज दर प्रचालक और पत्तन उपयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). वापसी भुगतान में देरी को, सेवाओं के पूरा होने की तारीख या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद से गिना जाएगा।
- (घ). उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतान में देरी को टर्मिनल प्रचालक द्वारा विल जारी होने की तारीख के 10 दिन बाद से ही गिना जाएगा। हालांकि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होता है, जहां भुगतान, सेवाओं का लाभ उठाने से पहले किया जाना होगा, जैसा महापत्तन न्यास अधिनियम और/या जहां इस दरमान में शुल्क का अग्रिम रूप में भुगतान निर्धारित किया गया है।
- (viii). परिकलित किए गए सभी शुल्कों को प्रत्येक विल के कुल योग के अगले उच्च रुपये के लिए/ तक पूर्णांक कर दिया जाएगा।
- (ix). (क). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर की हैं : इसी तरह, छूट और रियायत निम्नतम स्तर की हैं। यदि, ऑपरेटर चाहे तो, वह दर को कम करने और/या उच्च छूट और रियायत की अनुमति दे सकता है।
- (ख). टर्मिनल ऑपरेटर, यदि चाहे तो दरमानों में निर्धारित लागू दरों को नियंत्रित करते हुए निर्धारित शर्तों को तर्कसंगत बना सकता है, बशर्ते यदि ऐसा युक्तिकरण उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट की दर से राहत देता है और दरमानों में निर्धारित इकाई दर अधिकतम सीमा स्तर से अधिक नहीं होती है। टर्मिनल ऑपरेटर को, तथापि, जनता में ऐसी दरों को नियंत्रित करने वाली सशर्तताओं की ऐसी निचली दरों और/या युक्तिसंगतता को अधिसूचित करना चाहिए और जनता को ऐसी कम दरों और/या ऐसी शर्तों के क्रियान्वयन को नियंत्रित करने वाली सशर्तताओं में कोई और परिवर्तन की अधिसूचना करना जारी रखनी चाहिए, बशर्ते प्रदान की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (x). उपयोगकर्ताओं को ऑपरेटर के कारण उचित स्तर से अधिक देरी के लिए शुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।

अध्याय 2 –पोत संबंधी प्रभार**2. बर्थ किराया प्रभार अनुसूची**

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीबारटी प्रति घंटा या इसका कोई अंश(रु.)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1	बर्थ पर रुकने के लिए	1.767	1.06

नोट:

- (i). पोतों को कार्गो संचालन के पूरा होने के बाद 2 घंटे के लिए बर्थ पर, दंडात्मक बर्थ किराया शुल्क आकर्षित किए बिना, रुकने की अनुमति दी जाएगी।
- (ii). सभी पोतों को बर्थ के साथ लगाने के समय से 1 घंटे के भीतर कार्गो परिचालन शुरू कर दिया जाएगा अन्यथा नीचे दिए गए (iv) के अनुसार निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया शुल्क लगाया जाएगा।
- (iii). पोत के अपने काम के लिए तैयार नहीं होने के कारण टर्मिनल सुविधाओं को अकार्यपूर्ण होने पर, भले ही टर्मिनल इसके संचालन के लिए तैयार हो, नीचे दिए गए नोट (iv) में निर्धारित दंडात्मक बर्थ के शुल्क को आकर्षित करेगा। दंडात्मक बर्थ किराया शुल्क लगाने के लिए, दो घंटे से अधिक समय तक लगातार कार्गो हैंडलिंग संचालन के किसी भी कारण के लिए अकार्यपूर्ण स्थिति का अर्थ निलंबन/ठहराव होगा।
- (iv). 2 घंटे के बाद बर्थ किराया शुल्क के अलावा दंडात्मक बर्थ किराया शुल्क लगाया जाएगा:

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीबारटी
1	6 घंटे तक	₹14.35
2	6 घंटे से ऊपर लेकिन 12 घंटे तक	₹21.52
3	12 घंटे से ऊपर	₹43.05

- (v). ऊपर उल्लिखित दंडात्मक बर्थ भाड़ा शुल्क तब देय नहीं होगा यदि पोत के अकार्यपूर्ण होने के लिए टर्मिनल या पत्तन जिम्मेदार है या ठहराव, प्रतिकूल ज्वार की स्थिति या खराब मौसम और बारिश के कारण ऑपरेशन के कारण होता है।
- (vi). (क). ऐसी समय सीमा होगी जिसके आगे बर्थ भाड़ा लागू नहीं होगा; बर्थ किराया लगाने के लिए पोत की समय सीमा के 4 घंटे बाद वह अपने तैयार होने का संकेत देगा। बर्थ भाड़े की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में, अनुकूल ज्वार परिस्थितियों के कारण या खराब मौसम के कारण या रात में नौचालन(नेविगेशन) सुविधाओं के अभाव में जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।
- (ख). झूठे संकेत के लिए एक दिन के बर्थ भाड़े के शुल्क के बराबर "जुर्माना बर्थ किराया" होगा।
- (ग). पोत के मास्टर/एजेंट केवल अनुकूल ज्वार और मौसम की स्थिति के अनुसार नौवहन के लिए तैयार होने का (रेडिनेस)का संकेत देंगे।
- (घ). अनुकूल ज्वार स्थितियों के लिए प्रतीक्षा अवधि को बर्थ भाड़े की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में शामिल नहीं किया जाएगा।
- (vii). बर्थ किराया शुल्क उस अवधि के लिए नहीं लगाया जाएगा, जब पोत के उपकरण के खराब होने या बिजली की विफलता या प्रचालक के कारण किसी भी अन्य कारणों से बर्थ पर एक जहाज अकार्यपूर्ण स्थिति में हो जाता है।

अध्याय 3 –कंटेनर और कंटेनरीकृत कार्गो के लिए प्रदान की गई सेवाओं के प्रभार**सामान्य निबंधन एवं शर्तें :**

- (i). मूल रूप से एक ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के तौर पर घोषित कंटेनर बाद में रेल या सड़क मार्ग द्वारा संचलित होने पर अपनी पहचान खे देगा और एक सामान्य आयात कंटेनर के तौर पर माना जाएगा तथा उस पर यथा लागू निर्धारित प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (ii). प्रशुल्क प्रयोजन हेतु 20 फुट या इससे कम लंबे कंटेनरों को, एक टीईयू इकाई (बीस समतुल्य इकाईयां) माना जाएगा एवं 20' एवं इससे अधिक परंतु 40' तक लंबे कंटेनरों को एक एफईयू (चालीस समतुल्य इकाईयां)।
- (iii). 20' एवं 220' से अधिक परंतु 40' से तक लंबे कंटेनरों के लिए सभी प्रभार, निर्धारित किराये का 150 गुणा प्रभार प्रभार्य होगा।
- (iv). सामान्य मानक कंटेनरों से हटकर विशेष आकार वाले कंटेनरों पर दो गुणा प्रभार प्रभार्य होगा। ऐसे कंटेनरों में जिनके प्रहस्तन के लिए विशेष उपकरणों/स्लिंगों की आवश्यकता पड़ती है, क्षति-ग्रस्त कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल हैं।
- 3.4.** कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए प्रभार :
कंटेनर की हैंडलिंग और आवाजाही के लिए निम्नलिखित समेकित शुल्क पोर्ट से गुजरने वाले कंटेनर और कंटेनरीकृत कार्गो के संबंध में प्रदान की गई सेवाओं के लिए जहाजों या कार्गो एजेंटों की शिपिंग लाइनों या एजेंटों द्वारा देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹ में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
1	पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत	4270.61	3449.34	2562.37	2069.60
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या इसके व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2135.30	2135.30	2135.30	2135.30
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके व्युत्क्रम में (सीधे वितरण और निर्यात हेतु प्राप्ति)	657.02	657.02	657.02	657.02

ख. प्रशीतक कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
1	पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत	4270.61	3449.34	2562.37	2069.60
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या इसके व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2135.30	2135.30	2135.30	2135.30
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके व्युत्क्रम में (सीधे वितरण और निर्यात हेतु प्राप्ति)	657.02	657.02	657.02	657.02

ग. खतरनाक/जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपयों में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		भरे/लदे हुए	भरे/लदे हुए
1	पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत	5339.23	3203.92
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या इसके व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2668.65	2668.65

3	कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके व्युत्क्रम में (सीधे वितरण और निर्यात हेतु प्राप्ति)	821.27	821.27
---	---	--------	--------

घ. ट्रांसशिपमेंट कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
1	1 – 3000 टीईयू	4927.63	4270.61	2956.57	2562.37
2	3001 – 6000 टीईयू	4599.12	3942.11	2759.47	2365.27
3	6001 – 9000 टीईयू	4270.61	3613.59	2562.37	2168.15
4	उसके पश्चात	3942.11	3285.08	2365.27	1971.05

नोट

- (1). यह दर शिपिंग लाईन्स या एजेंटों द्वारा उस वित्तीय वर्ष के लिए निर्धारित कुल टीईयू पर आधारित होगी
- (2). बाद में रेल या सड़क मार्ग द्वारा संचालित मूल रूप से ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के तौर पर घोषित कंटेनर, ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और उसे सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा और यथा निर्धारित लागू प्रभारों का भुगतान करना होगा।

ङ. अति आयामी कार्गो कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
1	पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत	8541.23	6898.67	5124.73	4139.20
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट या इसके व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	4270.61	4270.61	4270.61	4270.61
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके व्युत्क्रम में (सीधे वितरण और निर्यात हेतु प्राप्ति)	1314.04	1314.04	1314.04	1314.04

ध्यान दें:

ऊपर दिए गए समेकित शुल्कों में निम्नलिखित घटक शामिल हैं, अर्थात् स्टीवडोरिंग, गैन्ट्री क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टीयर भार के अनुसार घाट-भाड़ा, कंटेनरीकृत कार्गो पर घाट-भाड़ा, परिवहन और रेलवे के बुनियादी ढांचे के लिए योगदान।

3.2. पत्तन परिसर में संग्रहण किए गए कंटेनरों के लिए डबेट समय प्रभार :

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका कोई अंश (₹ में)		
		लंबाई 20' तक	लंबाई 20' से अधिक 40' तक	लंबाई 40' से अधिक
1	गैर-आईसीडी/ सीएफएस आयात- भरे/लदे हुए			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क

	3-6 दिन	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 दिन	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 दिन	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 दिन	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 दिन	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 दिन	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 दिन	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 दिन	1754.64	3509.29	5263.92
	तत्पश्चात्	2087.49	4174.99	6262.49
2	गैर-आईसीडी/ सीएफएस आयात- खाली			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 दिन	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 दिन	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 दिन	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 दिन	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 दिन	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 दिन	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 दिन	1754.64	3509.29	5263.92
	तत्पश्चात्	2087.49	4174.99	6262.49
3	गैर-आईसीडी / सीएफएस निर्यात - भरे/लदे हुए			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 दिन	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 दिन	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 दिन	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 दिन	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 दिन	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 दिन	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 दिन	1754.64	3509.29	5263.92
	तत्पश्चात्	2087.49	4174.99	6262.49
4	गैर-आईसीडी/ सीएफएस निर्यात - खाली			

	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 दिन	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 दिन	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 दिन	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 दिन	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 दिन	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 दिन	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 दिन	1754.64	3509.29	5263.92
	तत्पश्चात्	2087.49	4174.99	6262.49
5	सीएफएस आयात भरे/लदे हुए - सड़क मार्ग द्वारा संचलित			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 दिन	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 दिन	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 दिन	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 दिन	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 दिन	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 दिन	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 दिन	1754.64	3509.29	5263.92
	तत्पश्चात्	2087.49	4174.99	6262.49
6	सीएफएस आयात भरे/लदे हुए - सड़क मार्ग द्वारा संचलित			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 दिन	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 दिन	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 दिन	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 दिन	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 दिन	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 दिन	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 दिन	1754.64	3509.29	5263.92
	तत्पश्चात्	2087.49	4174.99	6262.49

7	सीएफएस निर्यात भरे/लदे हुए - सड़क मार्ग द्वारा संचलित			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 दिन	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 दिन	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 दिन	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 दिन	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 दिन	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 दिन	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 दिन	1754.64	3509.29	5263.92
	तत्पश्चात	2087.49	4174.99	6262.49
8	सीएफएस निर्यात खाली- सड़क मार्ग द्वारा संचलित			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 दिन	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 दिन	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 दिन	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 दिन	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 दिन	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 दिन	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 दिन	1754.64	3509.29	5263.92
	तत्पश्चात	2087.49	4174.99	6262.49
9	आईसीडी आयात और निर्यात भरे/लदे हुए या खाली- रेल मार्ग द्वारा संचलित			
	प्रथम 5 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	6-15 दिन	1043.03	2086.06	3129.09
	16-30 दिन	2087.49	4174.99	6262.49
	तत्पश्चात	4174.99	8349.98	12524.97
10	ट्रांसशिपमेंट- भरे/लदे हुए			
	प्रथम 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	16-30 दिन	2087.49	4174.99	6262.49
	तत्पश्चात	4174.99	8349.98	12524.97
11	ट्रांसशिपमेंट - खाली			

	प्रथम 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	8-15 दिन	1241.02	2482.04	3723.05
	तत्पश्चात्	4174.99	8349.98	12524.97

नोट:

1. एक कंटेनर के लिए कुल भंडारण की अवधि कंटेनर के पत्तन में उतरने के दिन के बाद से शिपमेंट के दिन/वितरण/ हटाए जाने के दिन तक की जाएगी और इसमें रविवार और अवकाश के दिन शामिल होंगे लेकिन कस्टम अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के अकार्य दिवस शामिल नहीं किये जाएंगे।
2. ट्रांसशिपमेंट कंटेनर बाद में स्थानीय या कंटेनर फ्रेट स्टेशन को खाली करने / भरने के लिए प्रेषण की माध्यम (मोड) को बदलने पर ऊपर आइटम (4) में निर्धारित रियायती समय खो देंगे। इस तरह के कंटेनरों के लिए पड़ाव समय पर आयात कंटेनरों के बराबर शुल्क वसूल किया जाएगा, जैसा कि मद सं. 2 या 1 में निर्धारित है।
3. ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों को बाद में आईसीडी में रेल द्वारा भेजने के माध्यम में बदलने पर अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा जो कि पड़ाव समय शुल्क की लेवी के उद्देश्य से लगाए जाएंगे और उपरोक्त मद (4) के अनुसार शुल्क लिया जाएगा। ऐसे मामलों में कंटेनर स्थानांतरण के लिए कंटेनर यार्ड से आईसीडी तक अतिरिक्त स्थानांतरण शुल्क लागू होगा।
4. कंटेनर टर्मिनल पर एक विदेशी पत्तन से भारतीय बंदरगाह पर आने वाला कंटेनर आगे भारतीय पत्तन पर तटीय यात्रा पर आने/जाने की ट्रांसपोर्टेशन के लिए विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित ट्रांसशिपमेंट चार्ज का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित 50% चार्ज किया जाएगा।
5. सामान्य आयात कंटेनर द्वारा बाद में आईसीडी के लिए रेल द्वारा प्रेषण माध्यम बदलने पर केवल सामान्य आयात कंटेनर के लिए लागू निशुल्क अवधि का लाभ मिलेगा। ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर की आवाजाही के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण शुल्क लागू होंगे।
6. शटआउट कंटेनर के लिए कुल संग्रहण अवधि की गणना कंटेनर के शटआउट होने के अगले दिन से कंटेनर के शिपमेंट / डिलीवरी के दिन तक की जाएगी।
7. उच्च और अधिक आयामी कंटेनरों पर सामान्य शुल्क का तीन गुणा वसूल किया जाएगा।
8. खतरनाक कंटेनर के लिए सामान्य लागू शुल्कों का 1.25 गुना वसूल किया जाएगा।
9. पत्तन के अंदर कंटेनरों को भरने के मामले में, पड़ाव समय शुल्क निम्नानुसार लागू होंगे:
 - (i). भराई से पहले, खाली कंटेनरों पर पड़ाव अवधि के लिए यथालागू शुल्क वसूल किया जाएगा।
 - (ii). खाली/अवधि वाले निर्यात/आयात कंटेनरों पर लागू होने वाली निःशुल्क अवधि और पड़ाव समय शुल्क भराई/खाली पूरा होने के दिन और पोर्ट को सूचना देने से अगले दिन से लिया जाएगा।
10. नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी समाप्त होने के बाद, कंटेनर खाली होने के अगले दिन से खाली कंटेनर के तौर पर पड़ाव समय के लिए शुल्क लगेगा।
11. भंडारण शुल्क उस अवधि के लिए अर्जित नहीं की जाएगी जिसके दौरान टर्मिनल, उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनर को वितरित करने की स्थिति में नहीं है।
12. परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोत के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण शुल्क, परित्याग की लिखित में प्राप्ति की तारीख तक या कंटेनर की लैंडिंग के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अध्यक्षीन लगाया जाएगा:
 - (i). कंसाइनी / कंसाइनर किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि कंसाइनी/कंसाइनर इस तरह के परित्याग के पत्र को जारी नहीं करने का विकल्प देता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ इस शर्त के अध्यक्षीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है
 - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की कस्टडी ले लेगी और या तो इसे वापस ले जाएगी या पोर्ट परिसर से हटा देगी; तथा
 - (ख). लाइन कंटेनर के हिरासत में लेने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित पत्तन के सभी शुल्कों का भुगतान करेगी।

(iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और परिवहन और खाली करने की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में, कंटेनर पर संग्रहण शुल्क तब तक लगाया जाना जारी रहेगा, जब तक कि कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती है।

(iv). जहां कंटेनर को कस्टम अधिकारियों द्वारा जब्त/अधिगृहीत कर लिया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, भंडारण शुल्क उस दिन से लागू करना बंद हो जाएगा जिस दिन कार्गो के लिए कस्टम आदेश ऑर्डर जारी कर दिया जाता है वशर्ते आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन किया जाता है और परिवहन एवं खाली करने (डी-स्टफिंग) की लागत वहन की जाती है।

अन्यथा, जब्त / अधिगृहीत किए गए कंटेनरों को पल्टन के परिसर से लाइन / कंसाइनर द्वारा सीमा शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और ऐसे मामले में ऐसे निष्कासन के दिन से भंडारण शुल्क लागू नहीं होगा।

3.3 कंटेनर पोतों को प्रदान की गई विभिन्न प्रकार की सेवाओं के प्रभार

क. प्रशीतन मॉनिटरिंग और कनेक्शन

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपयों में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत (रुपयों में)	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
1	विजली की खपत और रीफर कंटेनरों की निगरानी के लिए 4 घंटे या उसके बाद के अतिरिक्त शुल्क	320.33	320.33	320.33	320.33

ध्यान दें:

प्रशीतक (रीफर) कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त विजली शुल्क लागू होगा।

ख. प्रदान की गई अन्य सेवाएं

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपयों में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
1	सीमा शुल्क निरीक्षण या किसी अन्य उद्देश्य के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों को स्थानांतरित करना और डिलीवरी के लिए बाद में कंटेनर लोड करना।	2766.44	2766.44	2766.44	2766.44
2	कस्टम परीक्षा के लिए या पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य उद्देश्य के लिए नामित यार्ड में कंटेनरों को स्टैक करने के लिए अतिरिक्त सेवा शुल्क।	325.38	325.38	325.38	325.38

ग. हैच कवर खोलना और इसे बदलना

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति हैच (रुपयों में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1	जब इसे क्रे पर रखते हैं	4805.64	2883.39
2	इसे क्रे पर रखे बिना	1921.97	1153.19

नोट: यदि केवल एक प्रचालन कार्य किया जाता है, तो आधा हैच कवर हैंडलिंग प्रभार लगाया जाएगा।

घ . एक हैच से दूसरे हैच या उसी हैच के भीतर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
(क)	हैच से हैच में स्थानांतरण के लिए (केवल 1 चाल के लिए)	1601.66	1601.66	961.00	961.00
(ख)	ऊपर (क) पर उल्लेखित से अन्य	6407.29	6407.29	3844.37	3844.37

4. सामान्य नोट :

- (क). प्रशुल्क को, वाणिज्यिक संचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, उस वर्ष के लिए प्रासंगिक अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जो कि अधिकतम सीमा स्तरीय होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क को प्रत्येक वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में उल्लेखित अनुक्रमण के आधार पर स्वचालित रूप से संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी रियायत अवधि के लिए लागू होगा।
- तथापि, पीपीपी ऑपरेटर, आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए अनुक्रमित संदर्भ शुल्क से ऊपर और अधिक प्रदर्शन मानकों ("प्रदर्शन लिंकड प्रशुल्क") सहित एक प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा प्रदर्शन लिंकड प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क के 15% से ऊपर और अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। प्रदर्शन लिंकड प्रशुल्क निम्नलिखित वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- (ख). परियोजना के रियायत समझौते के तहत नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण पत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा, जिसमें ऑपरेशन के पहले वर्ष में रियायत समझौते में किए गए उल्लेखानुसार पिछले 12 महीनों में प्रदर्शन या संचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसा भी मामला हो, मानकों की उपलब्धि को दर्शाया जाएगा।
- (ग). यह प्राधिकरण प्रस्ताव प्राप्त होने के बाद, प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में उल्लिखित प्रदर्शन मानकों की उपलब्धि पर डीपीटी के विचार मांगेगा।
- (घ). ऑपरेटर पिछले 12 महीनों में रियायत समझौते में शामिल किए गए प्रदर्शन मानकों को प्राप्त नहीं करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए प्रदर्शन लिंकड प्रशुल्क को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और ऑपरेटर केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क का हकदार होगा।
- (ङ). डीपीटी की टिप्पणियों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होगा कि रियायत समझौते में शामिल प्रदर्शन मानकों को पूरा कर लिया गया है, तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने के लिए 15 मार्च तक के प्रदर्शन से जुड़े प्रशुल्क को अधिसूचित करेगा।
- (च). प्रदर्शन से संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण ऑपरेटर द्वारा प्रदर्शन मानकों और इसके अनुपालन पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण, ऑपरेटर द्वारा प्रदर्शन मानकों की उपलब्धि या अन्यथा के आधार पर प्रदर्शन लिंकड प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति पर निर्णय करेगा। अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क और प्रदर्शन लिंकड प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में संलग्न परिशिष्ट में दिखाए गए चित्रण का अनुसरण करेगा।
- (छ). संचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी ऑपरेटर से प्रदर्शन से संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रमाणित रूप में पिछले 12 महीनों की अवधि में प्रदर्शन मानकों की उपलब्धि के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वचालित रूप से अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी ऑपरेटर, तीसरे वर्ष से प्रदर्शन संबद्ध प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ प्रदर्शन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण प्रदर्शन लिंकड प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होने के लिए 20 मार्च तक सूचित करेगा।
- (ज). इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए गए प्रदर्शन मानकों के पीपीपी ऑपरेटर द्वारा पूरे न किए जाने के संबंध में किसी भी उपयोगकर्ता को कोई शिकायत होने की स्थिति में, वह इस प्राधिकरण को एक प्रतिवेदन दे सकता है, जिसकी डीपीटी उसके बाद, प्रतिनिधित्व में एक जांच करेगा और अपना निष्कर्ष (निर्णय) देगा। डीपीटी, संबंधित रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

- (झ). रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर, संबंधित प्रचालक इस प्राधिकरण को रियायत करार अग्रेषित करेगा और वह इसे अपनी वेबसाइट पर रखेगा।
- (ञ). पीपीपी ऑपरेटर, इस प्राधिकरण को प्रत्येक वर्ष से संबंधित कार्गो परिवहन, शिप बर्थ डे आउटपुट, जहाजों का औसतन अर्नअराउंड समय, औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय के साथ-साथ प्रत्येक वर्ष के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क की तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। इसके अलावा कंटेनर बर्थ के लिए तिमाही रिपोर्ट भी प्रदान की जाएगी जो कंटेनरों के बार्ने में औसत संचलन प्रति क्रेन प्रति घंटा और औसत डवेट समय के बारे में होगी। पीपीपी ऑपरेटर द्वारा तिमाही रिपोर्ट, प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के बाद अगले एक माह के भीतर प्रस्तुत की जाएगी। प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य जानकारी, भी प्रस्तुत की जाएगी।
- (ट). यह प्राधिकरण पीपीपी ऑपरेटर से प्राप्त ऐसी सभी जानकारी अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। हालाँकि, यह प्राधिकरण किसी भी पीपीपी ऑपरेटर से प्राप्त किसी भी विशिष्ट डाटा/सूचना को प्रकाशित न करने के अनुरोध पर विचार करेगा कि वह कुछ ऐसे आंकड़ों / सूचनाओं को प्रकाशित न करे, जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हो सकते हों। इस तरह के अनुरोधों को डेटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और प्रकाशन से उनके राजस्व/संचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के विवरण के साथ प्रस्तुत किए जाने चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।
- (ठ). प्रशुल्क का अधिकतम सीमा स्तर (टैरिफ कैप) को संबंधित वर्ष के केवल 1 जनवरी 2021 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60% तक मुद्रास्फीति पर अनुक्रमित किया जाएगा। टैरिफ कैप के ऐसे स्वचालित समायोजन हर साल किए जाएंगे और समायोजित टैरिफ कैप संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगे।

अनुलग्नक – II**निष्पादन मानक**

क्रम सं.	पैरामीटर	निष्पादन मानक
1.	सकल बर्थ आउटपुट	25 संचलन / क्रेन / प्रति घंटा
2.	कंटेनरों के लिए 'ट्रांजिट स्टोरेज डवेल् टाइम'	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3.	प्राप्ति / वितरण संचालन के लिए टर्नअराउंड समय	
	कंटेनर के लिए ट्रेलर (एकल संचलन)	2 घंटे
	कंटेनर के लिए ट्रेलर (दोहरा संचलन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (एकल संचलन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (दोहरा संचलन)	12 घंटे

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 24th March, 2021

No. TAMP/16/2021-DPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Deendayal Port Trust for notification of Reference tariff for development of Container Terminal at Tuna-Tekra on Build, Operate and Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at Deendayal Port as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/16/2021-DPT**

Deendayal Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 16th day of March 2021)

This case relates to the proposal received from Deendayal Port Trust (DPT) for fixation of Reference tariff for development of Container Terminal at Tuna-Tekra on Build, Operate and Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at Deendayal Port under the Revised Reference Tariff Guidelines of 2013.

1.2. The then Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 on 09 and 12 September 2013. The said Guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette no.254 and made effective from 9 September 2013 and valid for five years. The validity of the said Guidelines has been subsequently extended by the MoPSW beyond its expiry from time to time and the validity of the said Guidelines last extended by the MoPSW is till 8 March 2021. The Order extending the validity of the Reference Tariff Guidelines till 8 March 2021 is notified by this Authority vide Gazette No.373 dated 24 September 2020. Subsequently, the MoPSW vide its email dated 01 March 2021 has conveyed the approval of the competent authority to extend the validity of the said Guidelines for a further period of six months i.e. till 08 September 2021 or till further orders, whichever is earlier.

2.1. Following the said Reference Tariff Guidelines of 2013, the DPT has filed its proposal vide its letter No.EG/WK/4870/TAMP/CT/Tariff dated 04 March 2021. Main submissions made by the DPT in its proposal are as follows:

- (i). Considering the vast hinterland that is dependent on DPT for seaborne trade and currently prevailing traffic congestion at existing facilities of DPT and in order to tap into the container market growth, Kandla needs better infrastructure and a state-of-art world class container facility.
- (ii). The Key Performance Indicator (KPI) of Kandla container berth indicate that it has a high turnaround time of 1.5-2 days while at most container terminals it is 0.5-1 day. DPT requires modern, well equipped and a deep draft container terminal. A separate terminal away from the current port will help in better performance in container cargo throughput. There will also be an overall reduction in congestion in Kandla creek.
- (iii). In order to cater to the future growth in Container Cargo, the DPT has decided to undertake Development of Container Terminal Berth off Tuna Tekra outside Kandla Creek at Kandla, through Public Private Participation (PPP) mode on Build, Operate and Transfer (BOT) basis. [DPT has attached Layout of the Project].
- (iv). The proposed facility is planned for handling vessels up to 6000 TEU with Optimal Capacity of 2.19 Million TEUs assessed as per TAMP Guidelines 2008.
- (v). The total estimated cost of the project is ₹4698.26 Crores. The Concessioneing Authority to carry out the Capital and the maintenance dredging in the access channel of the proposed project. Capital and maintenance dredging at the approach, Berth Pocket and turning circle shall be the obligation of the concessionaire.
- (vi). As per Feasibility Report, total backup area requirement is 54.20 Ha including Container stack yard of 33.43 Ha along with gate area, rail yard area and admin area.
- (vii). The optimal capacity of the terminal is reckoned as 70% of the maximum capacity. The optimal capacity of the terminal is the lower value of the optimum quay capacity and optimal stack yard capacity.
- (viii). The Optimal Capacity for the proposed Container Terminal is assessed at 2.19 million TEUs being lower of optimal quay capacity at 2.19 million TEUs and optimal yard capacity at 2.20 million TEUs.
- (ix). DPT has got approved tariff for Container Terminal vide Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 4 October 2013 notified vide G.No 275 dated 21 October 2013 and its subsequent amendment Orders relating to the proposal from the Kandla Port Trust (KPT) for notification of Reference Tariff for Mega Container Terminal Project at Tuna-Tekra at DPT.

Hence for this proposed project, the said reference tariff has been considered for Container Terminal as per the Guidelines for determination of Tariff for projects at Major Ports, 2013 in line with TAMP guidelines 2008.

- (x). Approved tariff in the aforesaid notification has been escalated by 13.73% i.e. approved escalation by TAMP till March 2021 for the tariffs approved with base WPI as on 1st January 2013.
- (xi). The DPT has furnished proposed Scale of Rates after applying the applicable indexation factor for the years 2014-15 to 2020-21 aggregating to 13.73% to the base year of the adopted Reference Tariff prescribed as January 2013 .
- (xii). The DPT has proposed Performance Standards for its proposed Container terminal at Tuna Tekra in line with the adopted tariff Order dated 04 October 2013 as given below:

Sr. No.	Parameter	Performance Standard
1.	Gross Berth Output	25 Moves / Crane / hour
2.	Transit Storage Dwell Time for Containers	
	Import	2 Days
	Export	4 Days
3.	Turnaround Time for receipt / delivery operation	
	Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	Trailer for Containers (Double operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double operation)	12 hours

2.2. Subsequently, the DPT vide its email dated 05 March 2021 has furnished a copy of Board Resolution dated 19 February 2021 wherein the Board has, inter alia, authorized the Chairman, DPT to approve (a). draft Upfront/Reference Tariff and send the same to TAMP/Appropriate Authority for final approval; (b). Clarification to Queries/observations of TAMP/Appropriate Authority on the Tariff proposal in case of proposed container terminal at Tuna Tekra.

2.3. The DPT, vide its email dated 10 March 2021 has confirmed that the reference tariff of the adopted tariff Order No.TAMP/4302013-KPT dated 04 October 2013 is representative enough for the proposed project for the development of Container Terminal at Tuna-Tekra.

3.1. Clause 2.2 of the Revised Guidelines of 2013 stipulate that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In case no tariff has been fixed for that commodity at that Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.

3.2. While adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of TAMP under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.

3.3. Further Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards.

4.1. The DPT has adopted reference tariff notified at its own port vide Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 04 October 2013. The port has also confirmed that the adopted tariff is representative enough for its proposed project.

4.2. The DPT has accordingly applied the applicable indexation factor for the years 2014-15 to 2020-21 aggregating to 13.73% to the base year of adopted reference tariff prescribed as January 2013 to arrive at the proposed tariff for its project and furnished the proposed Reference Tariff schedule for approval along with the proposed Performance standards.

5. Since the proposal of DPT is an adoption case adopting the reference tariff fixed for its own project of development of mega container terminal at Tuna Tekra at DPT approved vide DPT Order dated 04 October 2013

which was based on the upfront tariff determined under upfront tariff guidelines of 2008 for container terminal at JNPT wherein the consultation with stakeholders was held and also recognising that the Tariff Guidelines of 2013 require the reference tariff and the Performance Standards to be fixed within 15 days, the said proposal was not taken up for consultation in line with the approach followed in the other reference tariff cases on adoption basis.

6. With reference to the totality of the information collected, the following points emerges:

- (i). The proposal of the Deendayal Port Trust (DPT) is for notification of Reference Tariff for development of container terminal at Tuna Tekra on Build, Operate, Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at DPT.
- (ii). The DPT has filed a proposal seeking approval of Reference tariff for Development of container terminal at Tuna Tekra on BOT basis under PPP mode at DPT adopting reference tariff notified at its own port for Mega Container Terminal at Tuna-Tekra at DPT by this Authority vide Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 04 October 2013 after applying applicable indexation factor.
- (iii). As per Clause 2.2 of the Revised Tariff Guidelines of 2013, port has the option to adopt the highest upfront tariff fixed by this Authority for that commodity/ service in the concerned Major Port Trust under the upfront Tariff Guidelines of 2008. In case no tariff has been fixed for that commodity at the concerned Major Port Trust or the highest tariff fixed in the concerned Major Port Trust do not represent the project proposed to be developed, then the port has the option to adopt highest upfront tariff fixed by this Authority in any other Major Port Trust which is representative enough for the commodity/ service envisaged in the project after giving detailed and sufficient justification.

In the current proposal for proposed container terminal, the port has proposed to adopt the reference tariff approved by this Authority in its own port vide Order dated 4 October 2013 under the reference tariff guidelines of 2013 which was then based on adoption of upfront tariff approved for container terminal at JNPT vide Order No.TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009. The DPT has confirmed that the reference tariff of the adopted tariff Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 04 October 2013 is representative enough for the proposed project for the development of Container Terminal at Tuna-Tekra.

As brought out in Para 2.2 above, the DPT Board vide resolution dated 19 February 2021 has, inter alia, authorised the Chairman, DPT to approve draft Upfront/ Reference Tariff, furnish clarification to queries/ observation of TAMP and forward the same to the TAMP in case of proposed container terminal.

In view of the above position and recognising that the reference tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 04 October 2013 is based on the JNPT Order dated 25 February 2009 following norms and principles of the Upfront Tariff Guidelines of 2008 and the current proposal of the DPT is for adoption of the rates notified in the said DPT Order after indexation in line with stipulation in the reference tariff guidelines 2013, and based on the confirmation of the DPT that the adopted tariff Order is representative of the proposed project, this Authority is inclined to approve the proposal of the DPT for fixation of reference tariff for Container Terminal at Tuna Tekra at DPT.

- (iv). The Reference Tariff schedule for Container Terminal approved by this Authority vide Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 04 October 2013, prescribes that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year.

Since the base year of WPI for indexation in the DPT Order dated 04 October 2013 is prescribed as 1 January 2013, the DPT has proposed indexed rate after cumulatively applying indexation factor at 3.78%, 2.29%, Nil, 1.20%, 2.07%, 2.56% and 1.13% for the years 2014-15 to 2020-21 respectively aggregating to 13.73%. The indexed rate proposed by DPT after applying the applicable indexation over the rates approved by this Authority with base year January 2013 is found to be in order and in line with clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2013. Therefore, the indexed rate proposed by DPT as Reference tariff is approved.

- (v). The note proposed by DPT governing the indexation of reference tariff for future period is with reference to 1 January 2021. Since the reference tariff is to be notified in the year 2021 and indexation factor announced as on 1 January 2020 is captured while arriving at the indexed rate, indexation for future period will be with reference to 1 January 2021. Therefore, the said general note as proposed by DPT is approved.
- (vi). (a). The DPT has included the clauses approved by this Authority vide Addendum dated 05 December 2013 to the DPT Order dated 04 October 2013 relating to incorporation of relevant clauses on performance linked indexation in tariff stipulated in Revised Guidelines

of 2013 and Addendum dated 09 October 2014 relating to omission/correction in sub-headings. The said amendments incorporated in the proposed SOR are found to be in order.

- (b). The DPT has proposed to incorporate definition of Per Day as “Per Day means per calendar day unless otherwise stated”. Further, the DPT has proposed to incorporate definition of “TEU” as “TEU shall mean twenty-foot equivalent unit (TEU)”. Since the proposed definitions are to give clarity and avoid ambiguity, the same is prescribed as proposed by the port.
- (c). The DPT has included general conditionalities relating to System of Classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of vessel related charges and Cargo Related Charges (CRC) at concessional coastal rate proposed by the DPT which are found to be in line with the common adoption Order passed by this Authority vide Order No No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 along with amended Order dated 10 June 2016 for all the Major Ports and BOT operators. That being so, the proposed general conditionalities as proposed by the DPT are approved.
- (vii). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards.

The proposed performance standards for container terminal are in line with the performance standards approved in the DPT Order dated 04 October 2013. The proposed performance standards for container terminal at Tuna Tekra are, therefore, approved.

- (viii). **If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the DPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.**

7.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards for Container Terminal at Tuna Tekra at DPT as proposed by the port are attached as **Annex - I** and **Annex - II** respectively.

7.2. In the result, and for the reasons given above, the proposed Reference Tariff Schedule for Development of Container Terminal at Tuna Tekra at DPT is approved and notified along with the Performance Standards, which is attached as **Annex - I** and **Annex - II**.

7.3. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the DPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

8.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

8.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

8.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the DPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

8.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

8.5. After considering the views of the DPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

8.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

8.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

8.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding DPT. The DPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

8.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

8.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

8.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. The decision of this Authority in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./28/2021-22]

Annex - I

DEENDAYAL PORT TRUST

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR CONTAINER TERMINAL AT TUNA TEKRA

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS

1.1. DEFINITIONS – GENERAL

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority/ Director General of Shipping.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv). **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v). **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi). **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii). **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii). **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix). **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.

- (x). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi). **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xii). **“Transshipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xiii). **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv). **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xv). **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xvi). **“VIAN”** means Vessel Identification Advise Number.
- (xvii). **“Per Day”** means per calendar day unless otherwise stated.
- (xviii). **“TEU”** shall mean twenty-foot equivalent unit (TEU).

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
 - (ii). **System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)**
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
 - (iii). **Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate**
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal license from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
 - (iv). **Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate**
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/from storage yard including wharfage in the following scenario
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion

- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). Vessel related charges shall be levied on Shipowners /Steamer Agents.
- (vi). (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In otherwords, cargo / containers from /to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vii). Interest on delayed payments / refunds:
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (x). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – VESSEL RELATED CHARGES

2. Schedule of Berth Hire Charges

S. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1	For Occupying the Berth	1.767	1.06

Notes:

- (i). Vessels shall be permitted to occupy the berth for 2 hours after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges.
- (ii). All the vessels shall commence cargo operations within 1 hour from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (iv) below.
- (iii). Vessels idling the Terminal facilities due to not being ready to work even though the terminal is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (iv) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- (iv). Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond 2 hours:

S. No.	Description	Rate Per GRT
1	Upto 6 hrs	₹ 14.35
2	above 6 hours but upto 12 hours	₹ 21.52
3	Above 12 hrs	₹ 43.05

- (v). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (vi).
 - (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
 - (b). There shall be a "penal berth hire" equal to one day's berth hire charges for a false signal.
 - (c). The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
 - (d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (vii). Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the operator.

CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices/slugs/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

A. Normal Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	4270.61	3449.34	2562.37	2069.60
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2135.30	2135.30	2135.30	2135.30
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	657.02	657.02	657.02	657.02

B. Reefer Containers

S.No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	4270.61	3449.34	2562.37	2069.60
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2135.30	2135.30	2135.30	2135.30
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	657.02	657.02	657.02	657.02

C. Hazardous Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1	From Ship to container yard or vice versa	5339.23	3203.92
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2668.65	2668.65
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	821.27	821.27

D. Transhipment Containers

S.No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 – 3000 TEUs	4927.63	4270.61	2956.57	2562.37
2	3001 – 6000 TEUs	4599.12	3942.11	2759.47	2365.27
3	6001 – 9000 TEUs	4270.61	3613.59	2562.37	2168.15
4	Thereafter.	3942.11	3285.08	2365.27	1971.05

Notes

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	8541.23	6898.67	5124.73	4139.20
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	4270.61	4270.61	4270.61	4270.61
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1314.04	1314.04	1314.04	1314.04

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 days	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 days	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 days	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 days	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 days	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 days	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 days	1754.64	3509.29	5263.92
	Thereafter	2087.49	4174.99	6262.49
2	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 days	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 days	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 days	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 days	1043.03	2086.06	3129.09

	19-22 days	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 days	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 days	1754.64	3509.29	5263.92
	Thereafter	2087.49	4174.99	6262.49
3	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 days	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 days	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 days	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 days	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 days	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 days	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 days	1754.64	3509.29	5263.92
	Thereafter	2087.49	4174.99	6262.49
4	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 days	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 days	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 days	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 days	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 days	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 days	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 days	1754.64	3509.29	5263.92
	Thereafter	2087.49	4174.99	6262.49
5	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 days	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 days	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 days	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 days	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 days	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 days	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 days	1754.64	3509.29	5263.92
	Thereafter	2087.49	4174.99	6262.49
6	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	522.24	1044.46	1566.70

	7-9 days	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 days	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 days	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 days	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 days	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 days	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 days	1754.64	3509.29	5263.92
	Thereafter	2087.49	4174.99	6262.49
7	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 days	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 days	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 days	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 days	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 days	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 days	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 days	1754.64	3509.29	5263.92
	Thereafter	2087.49	4174.99	6262.49
8	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	522.24	1044.46	1566.70
	7-9 days	621.23	1242.45	1863.68
	10-12 days	738.87	1477.75	2216.62
	13-15 days	878.04	1756.08	2634.11
	16-18 days	1043.03	2086.06	3129.09
	19-22 days	1241.02	2482.04	3723.05
	23-26 days	1476.31	2952.62	4428.93
	27-30 days	1754.64	3509.29	5263.92
	Thereafter	2087.49	4174.99	6262.49
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6-15 days	1043.03	2086.06	3129.09
	16-30 days	2087.49	4174.99	6262.49
	Thereafter	4174.99	8349.98	12524.97
10	Transshipment – Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	2087.49	4174.99	6262.49
	Thereafter	4174.99	8349.98	12524.97
11	Transshipment - Empty			

	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1241.02	2482.04	3723.05
	Thereafter	4174.99	8349.98	12524.97

Notes:

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (12). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the

necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.

- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3 CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel (in ₹)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	320.33	320.33	320.33	320.33

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also.

B. Other Services Rendered

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (In ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2766.44	2766.44	2766.44	2766.44
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	325.38	325.38	325.38	325.38

C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
1	When placing it on the Quay	4805.64	2883.39
2	Without placing it on the Quay	1921.97	1153.19

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a)	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1601.66	1601.66	961.00	961.00
(b)	Other than (a) mentioned above	6407.29	6407.29	3844.37	3844.37

4. GENERAL NOTES:

- (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the revised guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “**Performance Linked Tariff**”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such **Performance Linked Tariff** shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the **Tariff Cap**). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (b). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (c). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the Tariff Guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (d). In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (e). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (f). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the Tariff Guidelines of 2013.
- (g). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.
- (h). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.
- (i). Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to TAMP which will host it on its website.
- (j). The PPP operator shall furnish to TAMP quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. In

addition, for the container berths, quarterly reports shall also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

- (k). TAMP shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, TAMP shall consider a request from PPP operator about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final."
- (l). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2021 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex – II

PERFORMANCE STANDARDS

Sr. No.	Parameter	Performance Standard
1.	Gross Berth Output	25 Moves / Crane / hour
2.	Transit Storage Dwell Time for Containers	
	Import	2 Days
	Export	4 Days
3.	Turnaround Time for receipt / delivery operation	
	Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	Trailer for Containers (Double operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double operation)	12 hours